# POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 6 | WARSZAWA, CZERWIEC 1936 | ROK 3



# Z wybrzeża i morza

**Obroty zamorskie portów polskich w pierwszym kwartale r. 1936.** Z ogłoszonych ostatnio danych wynika, że zamorski obrót towarowy Gdańska i Gdyni w ciągu pierwszego kwartału r. b. wyniósł ogółem ponad 3 miljony ton, z czego na Gdynię przypada około 60%, a na Gdańsk około 40%. W porównaniu z pierwszym kwartałem roku ubiegłego Gdańsk wykazał większy wzrost obrotów, bo wzrost ten sięga 5.2%, gdy obroty zamorskie Gdyni wzrosły w tym czasie tylko o 4.3%. Przyczyną tego jest bardzo znaczny, bo sięgający 29.5% wzrost importu przez port gdański.

**Ruch statków w Gdyni i Gdańsku w kwietniu r. b.** W ciągu kwietnia przeszło przez port gdyński ogółem 777 statków o łącznej pojemności przeszło 730.000 t. r. n., a przez port gdański 826 statków o łącznej pojemności przeszło 487.000 t. r. n. W porównaniu z rokiem ubiegłym oznacza to poważny wzrost zarówno pod względem ilości, jak i pojemności statków.

**Pośrednictwo portów obcych w polskim handlu zagranicznym.** Dzięki rozwojowi portu gdyńskiego i coraz większego korzystania z jego usług Polska może uniezależnić się coraz bardziej od pośrednictwa obcego, a tem samem zaoszczędzać dla swego gospodarstwa narodowego poważne sumy. W r. 1931 naprz. udział portów obcych w handlu zamorskim Polski stanowił 8.5% obrotów Gdyni w wywozie, a blisko 26% w przywozie. Już w r. 1934 udział ten spadł do pół procent obrotów portu gdyńskiego w wywozie i 2% w przywozie, a niewątpliwie każdy rok przynosić będzie dalsze przesuwanie obrotów zamorskich Polski na porty jej obszaru celnego.

**Spis ludności w Gdyni.** W czasie od 7 do 19 maja r. b. został przeprowadzony spis ludności w Gdyni. Arkusze spisowe są opracowane bardzo szczegółowo dzięki czemu spis przyniesie wiele ciekawych danych, dotyczących miasta Gdyni, rozwijającego się z takim rozmachem.

**Urządzenia chłodnicze Gdyni.** Gdynia posiada największe w Polsce urządzenia chłodnicze. Co więcej, chłodnie i składy portowe stawiają Gdynię na drugiem miejscu w Europie co do wielkości pomieszczeń chłodniczych. Poważną jednostką stanie się również chłodnia rybna po przyłączeniu do niej budującej się obecnie chłodni śledziowej.

**Pierwsza podróż m/s „Batory".** W dniu 11 maja przybył z Triestu do Gdyni m/s „Batory", drugi z nowoczesnych polskich motorowców transatlantyckich. M/s „Batory" został wybudowany w tej samej, co i m/s „Piłsudski" włoskiej stoczni w Monfalcone i jest bliźniaczo podobny do tego pierwszego naszego transatlantyku.

W dniu 18 maja m/s „Batory" wyruszył w swoją pierwszą podróż do Ameryki Północnej i odtąd wspólnie z m/s „Piłsudski" obsługiwać będzie stale tę linję, niezmiernie ważną, chociażby ze względu na liczną kolonję polską, zamieszkałą w Stanach Zjednoczonych A. P. Na pokładzie m/s „Batory" wyjechał prezes Zarz. Gł. L. M. K. — gen. G. Orlicz-Dreszer.

**Zwycięstwo portu nad kąpieliskiem.** Wraz z rozbudową portu, Gdynia traciła coraz bardziej charakter miejscowości kąpieliskowej, gdyż urządzenia portowe zajmowały coraz to nowe połacie wybrzeża. W roku bieżącym wreszcie ostatnie łazienki i plaża morska na terenie Gdyni pomiędzy dawnym pomostem a hotelem „Polska Riwiera" musiały ustąpić miejsca nowowybudowanemu molo i basenowi jachtowemu. Tak więc Gdynia jest obecnie miastem portowem, a mieszkańcy jej mogą korzystać z plaży i kąpieli morskich jedynie w okolicznych mijescowościach kąpieliskowych. Chwilowo wprawdzie urządzono w pobliżu Domu Zdrojowego kabiny i rozbieralnie, ale w miejscu tem dno jest kamieniste i trzeba było wybudować pomost, dzięki któremu można schodzić do wody w pewnej odległości, gdzie zaczyna się dno piaszczyste.

**Ruch pasażerski w Gdyni.** W ciągu kwietnia r. b. ruch pasażerski przez port gdyński wyniósł ogółem 1.636 osób. Największy ruch, bo aż 814 pasażerów, zanotowano między Gdynią a Brazylją. Ciekawym jest również podział pasażerów według klas. Oczywiście najwięcej było pasażerów III-ej klasy, bo 1.497; natomiast charakterystycznem jest, że więcej osób jechało I-ą, niż II-ą klasą, a mianowicie I-ą klasą jechało 85 pasażerów, a II-ą tylko 54.

**Większe połowy dały mniejsze zyski.** W kwietniu r. b. złowiono ogółem na wybrzeżu polskiem przeszło 1.400 tysięcy kg. ryb o wartości przeszło 163 tysiące złotych. Jeżeli wyniki te porównamy z wynikami tegoż miesiąca roku ubiegłego, to przekonamy się, że chociaż połowy wzrosły ilościowo o 365 tysięcy kg., to jednak dały rybakom o 92 tysiące złotych mniej dochodu. Tłumaczy się to obniżeniem ceny ryb, łowionych masowo, jak szproty i dorsze, co znów jest wynikiem przystosowania się rybołówstwa morskiego do sytuacji gospodarczej kraju.

# Co robić w kołach szkolnych

Dnia 1-go maja 1936 roku minął termin rejestracji Kół Szkolnych L. M. K. W tym celu Zarząd Główny L. M. K. rozesłał do Kół specjalne karty rejestracyjne, oraz wskazówki jak te karty należy wypełniać. Na podstawie danych otrzymanych od Kół, L. M. K. będzie mogła stworzyć pewien obraz całości i pomyśleć w jaki sposób rozszerzyć i pogłębić pracę wodną wśród młodzieży. Z tego powodu konieczne są dokładne informacje o każdem Kole szkolnem L. M. K.

Wiele kart rejestracyjnych już wpłynęło do sekretarjatów: Zarządu Głównego, Okręgów i Oddziałów, lecz sporo jeszcze Kół nie dopełniło swego obowiązku organizacyjnego. **Apelujemy przeto, aby zgodnie z otrzymaną instrukcją, Koła szkolne, które przez zapomnienie nie wypełniły i nie wysłały kart rejestracyjnych, uczyniły to natychmiast.**

Dokładne informacje, oraz druki kart rejestracyjnych wysyłają na żądanie Okręgi L. M. K.

Pragnąc zaopatrzyć Koła szkolne w godła L. M. K., Zarząd Główny L. M. K. zamówił je w tym celu. Godła te mogą być Kołom dostarczone, za pośrednictwem Okręgów, w cenie zł. 33. Nowe godła Kół szkolnych L. M. K. służyć mają do wszelkich wystąpień Kół nazewnątrz.

Warto również zatroszczyć się o to, by w przyszłym roku szkolnym należycie zorganizować robotę Ligi w szkole, w tym celu niezbędni są odpowiednio przeszkoleni instruktorzy. Aby ułatwić wyszkolenie przyszłych kierowników pracy ligowej w szkole organizuje się odpowiednie instruktorskie obozy nad Naroczą.

Dążeniem więc każdego Koła powinno być, aby chociaż jeden jego przedstawiciel znalazł się w szeregach obozowiczów nad Naroczą. Tam nauczą go żeglować, pływać, oraz prowadzić pracę w Kole Szkolnem.

**Każde więc Koło wysyła swego przedstawiciela na obóz żeglarski.** Bliższe dane podaliśmy w specjalnych publikacjach i listach okólnych.

I kiedy Koło załatwiło sprawy natury organizacyjnej, jak wysłanie karty wpisowej, oraz zapewniło możność pogłębiania swej pracy na rok następny — przez wysłanie odpowiedniego członka na instruktorski obóz nad Narocz, można zupełnie spokojnie pomyśleć w jaki sposób pozostali członkowie Kół szkolnych mają pożytecznie spędzić letnie wakacje.

Napewno niektóre Koła same zorganizują różne wycieczki, a nawet własne obozy. Wielu naszych członków weźmie udział w przeróżnych wodnych wyprawach pod opieką starszych kolegów, opiekunów czy rodziców. Będą również i tacy, którzy zupełnie samodzielnie wypłyną kajakami ku morzu.

Liczna jednak grupa pozostanie na miejscu, lub wyjedzie na letniska, gdzie młodzież ligowa będzie miała okazję zetknięcia się z wodą. Okazję tę wykorzystać należy do nauki pływania. W Polsce spory odsetek ludności zupełnie nie umie pływać—członkowie zaś Kół szkolnych powinni dbać o to, aby należycie opanować sport pływacki, a tem samem dążyć do zmniejszenia ilości młodzieży nieumiejącej pływać, **W lecie więc wszyscy uczą się pływać.**

Program pracy Kół szkolnych L. M. K. zmierza ku temu, aby wzbudzić wśród młodzieży zainteresowanie do wszelkich spraw wodnych. Okres wakacyj doskonale nadaje się do tego, aby o świcie wyjechać z rybakami na połów ryb, poznać ich warunki pracy, zobaczyć sieci i inne ich narzędzia pracy; zobaczyć jak robotnicy regulują rzeki, jak buduje się wały ziemne, zabezpieczające osady przed powodzią; jak funkcjonują szluzy i jazy; jak piaskarze w żmudnej pracy wyciągają żwir i piasek z dna rzeki; jak robotnicy ładują towary na berlinki i statki, jak woda porusza młyny i t. d. i t. d. Nie będziemy już więcej wymieniali tych wszystkich zjawisk, których jest moc, a każde z nich jest godne poznania. A więc każdy **członek Koła szkolnego powinien mieć otwarte** oczy na wszystko co go otacza oraz poznać te zjawiska, o których wyżej wspomnieliśmy.

A gdy po zakończonych wakacjach wrócicie do szkół—będzie o czem mówić przez cały rok, gdyż mądrze spędzone wakacje dostarczą wiele nowych myśli i przeżyć pamiętnych na całe życie.

**W. B.**

# Rozbudujmy własną marynarkę handlową

Wybudowanie Gdyni należy zaliczyć do zdarzeń. które w najbardziej donosły sposób zaznaczyły się w naszem życiu gospodarczem.

Stworzenie własnego portu całkowicie zmieniło kierunek polskiego handlu.

W r. 1928 $^2/_3$ handlu Polski odbywało się drogą lądową — kolejami. zaś $1/3$ drogą morską, w tem na Gdynię przypadało: 1,3%, t. j. nie wiele więcej ponad $^1/_{100}$!

Stopniowo wraz z rozbudową Gdyni handel lądowy malał na korzyść morskiego.

W r. 1934 na handel morski przypada $3/4$ ogólnej wartości, na lądowy $1/4$ (75% i 25%). w tem na Gdynię przypada połowa! Znaczenie tego stosunku staje się w całej pełni zrozumiałem dopiero wówczas, gdy uświadomimy sobie. że wartość całego handlu polskiego wynosiła w roku 1934 — 800 miljonów dla przywozu i jeden miliard dla wywozu — czyli drogą morską przez Gdynię i Gdańsk wywieziono towarów za 750 milj., przywieziono za 600 milj.

Rozbudowa Gdyni otworzyła Polsce swobodną drogę na szeroki świat. łącząc nas. w chwili obecnej z przeszło 160 portami.

Ale droga nie jest już wszystkiem. Do podróży trzeba czegoś więcej — środków transportu. I to jest kolejne zagadnienie. które wyłoniło się przed polskiem społeczeństwem.

Cieszymy się. że $3/4$ naszego handlu odbywa się drogą morską, która jest o wiele tańsza, niż droga kolejowa, daje o wiele większe możliwości polityczne i handlowe, o wiele większą niezależność od sąsiadów.

Jednocześnie jednak z braku własnej silnej floty handlowej wywozimy i przywozimy towar na obcych statkach. Według przybliżonych obliczeń dokonanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu płacimy rocznie od 100 do 120 milionów złotych właścicielom zagranicznych statków za przewóz naszych towarów.

Konieczność stworzenia własnej floty handlowej staje się w świetle tych liczb palącą sprawą.

Rok rocznie, mimo utrudnionego położenia gospodarczego, Polska wypłaca olbrzymie sumy, które powinny zostać w kraju i dać zatrudnienie tysiącom robotników, pracujących przy budowie stoczni i statków, tysiącom marynarzy, obsługującym polskie statki.

Jak się przedstawia udział naszej floty w handlu zamorskim?

W roku 1935 na statkach polskich przewieziono 9,1% ogólnej wagi przywiezionych i wywiezionych towarów. Innemi słowy musimy udziesięciokrotnić naszą flotę handlową, ażeby mogła ona odpowiedzieć potrzebom, jakie stawia jej nasze życie gospodarcze.

Potrzeby są więc ogromne. Jakie koszta są związane z ich zaspokojeniem, przynajmniej częściowem?

Wg. przybliżonych obliczeń wartość całej floty handlowej Polski (przeszło 50-ciu statków, ponad 100 ton) wynosi od 60 do 70 milj., wliczając w to budowę m/s „Batory" i m/s „Piłsudski", które wartość tę prawie podwoiły. Trzeba zaznaczyć, że obliczenia te są naturalnie b. względne. Statek morski traci corocznie mniej więcej $^1/_{20}$ swej wartości na skutek zużycia się, to też już w rok po jego nabyciu wartość statku jest mniejsza, niż cena za jaką został kupiony.

Wypływa z tego konieczność nietylko rozbudowy, ale i odnawiania floty handlowej, zastępowania zużytych statków przez nowe, zapobiegania spadkowi ogólnej wartości już istniejącej floty.

Konieczność zwrócenia uwagi społeczeństwa na zagadnienie marynarki handlowej uwydatnia najlepiej zestawienie wymownego faktu, że rok rocznie płacimy obcym statkom za przewóz bez mała dwa razy więcej, niż wynosi wartość naszych własnych.

Z kraju, na wydatki związane z kosztami przewozu morskiego wypływa kwota, której nawet skromna część mogłaby się wydatnie przyczynić do rozbudowy naszej własnej floty.

Przed społeczeństwem staje zagadnienie: jakiemi drogami przeprowadzić rozbudowę marynarki handlowej.

Warunkiem jej stworzenia—**w kraju**—co ma doniosłe znaczenie ze względu na zatrudnienie własnych inżynierów, których dostarcza politechnika gdańska i robotników, jest wybudowanie własnej stoczni do budowy okrętów. Koszty związane z taką budową są olbrzymie. Ale i część tego, co wydajemy obcym armatorom, t. j. właścicielom statków handlowych pozwoliłaby na rozpoczęcie wydajnej pracy. Skąd wziąć na to pieniądze? Jako odpowiedź najbardziej narzucającą się musimy dać taką: Pieniędzy w pierwszym rzędzie musi dostarczyć kapitał prywatny, ten, który jest najbardziej zainteresowany w naszym wywozie i przywozie. Za towary wytwarzane w fabrykach, w kraju, przedsiębiorca prywatny otrzymuje po sprzedaży zysk, który zostaje w jego rozporządzeniu. Nie są to kwoty małe, o ile naprzykład weźmiemy pod uwagę, że w przeciągu jednego pięciolecia wywieziono z Polski jeden miljard 300 milj. złotych tytułem zysków z fabryk, znajdujących się w naszym kraju,

# UDZIAŁ PORTÓW POLSKICH W HANDLU ZAGRANICZNYM




a będących własnością obywateli zagranicznych. Użycie chociaż części tych pieniędzy na rozbudowę naszej marynarki, na budowę stoczni, na zakup statków i t. d. popchnęłoby daleko naprzód jej sprawę.

Zaangażowanie znacznych kapitałów prywatnych przyniosłoby jednocześnie korzyść i tym — którzy zechcieliby te kapitały włożyć. Jeszcze daleki, niestety, jest bowiem moment, w którym statkom polskim może grozić... bezrobocie z powodu nadmiernej ilości.

I dlatego energiczna inicjatywa społeczna zabiegająca o wciągnięcie jaknajwiększej ilości finansistów w dzieło rozbudowy naszej floty jest ze wszech miar pożądana. Będzie zaś tem owocniejsza im większa część społeczeństwa pojmie doniosłość hasła: rozbudujmy własną marynarkę handlową!

al.

**Podróżuj i przewoź towary na polskich statkach**

# Powitanie

— Z powodu mgły M/S „Batory“ przybędzie z opóźnieniem.

Hanka jeszcze raz rozejrzała się, śledząc przebieg pogody.

Morze leżało ciche i dalekie. Białą zasłonę mgieł rozdzierały ryki syren niepokojące, przenikliwe... Majowe słońce raz po raz odsuwało chmury, złocąc malownicze domki na Kamiennej Górze i molo naprzeciw skweru.

— Nadzwyczajne! — Hanka nie może nacieszyć się jej nową budową. Niedawno jeszcze kapała się w tem miejscu. Teraz zasypano kawał morza i nowe, wspaniałe molo powiększy bogactwo Gdyni. Trzeba radować się niem, trzeba liczyć przybywające wciąż domy, chłonąć wzrastający ruch i gwar tego niezwykłego miasta. Hanka od kilku lat mieszkając w Gdyni, zdążyła pokochać je prawdziwie. Dotąd najwięcej czciła Kraków. Dziś już nie wie, doprawdy, co ważniejsze: przeszłość pełna pamiątek i chwały, czy przyszłość silnej Polski, urzeczywistniająca się tu tak wspaniale?

Tak rozmyślając, dziewczyna mijała przechodniów, pewna, że w wielu oczach spotka to samo ufne spojrzenie. Bliżej portu wzrastał ruch, widać było pośpiech i przygotowania do dzisiejszej uroczystości. Ucieszyła się spotkawszy stryjecznego brata — Jacka. „Świeżo upieczony“ marynarz pełen był entuzjazmu i fachowych wiadomości o „Batorym“. Zna komendanta, obiecuje pokazać kuzynce wnętrze statku.

— Członkowie Ligi Morskiej mają wstęp na górny peron — mówi Hanka nie bez pewnej dumy.

Z niecierpliwością oczekiwała wieczoru. Depesze zapowiedziały przybycie okrętu na godzinę 20.

Hanka wciśnięta w tłum, oparta o ramię Jacka, wysłuchuje chaotycznych informacyj, skracających godziny czekania.

— Tonaż floty polskiej wzrasta o 14.400 ton. Obok M/S „Piłsudski“ M/S „Batory“ — to największa nasza jednostka.

— Bardzo duży?

— Pomyśl: siedm pokładów, dwa kominy, długość 160,5 m., szerokości 21,5 m. Dwa motory 9-cylindrowe około 850 ton., 773 pasażerów, 257 osób załogi. Jest nawet to, czego M/S „Piłsudski“ nie posiada — chłodnia o 1030 m³ pojemności, do przewozu towarów łatwo psujących się. Statek zabiera 520 ton. słodkiej wody, paliwa 972 — prawił Jacek — A silniki to nawet ma lepsze, niż sławna włoska „Victoria“. W czasie prób na Adriatyku wykazał maksymalną szybkość (20,57 mil m. na godz.) Krótko mówiąc, M/S „Batory“ to jedno z największych dzieł stoczni Monfalcone.

— Powinniśmy być dumni z nowego polskiego olbrzyma!

— Pewno! Do powstania obydwóch przyczynił się Śląsk, bo budowa okretów została opłacona „czarnemi djamentami“. Włosi budowali „Batorego“ przez dwa lata, zużywając ogromną ilość surowca: 5.165 tonn stali, 277 drzewa, cementu 150, instalacyj elektrycznych 160, smarów 38... Czy wiesz, że do koniecznych kreśleń papieru zużyto około 10 tys. m.?

— Ale Polacy sami wykończyli budowę?

— Tak. Projekty wnętrz, meble, obicia, posadzki, malowidła i rzeźby — to dzieło naszych artystów. Jadalnie, salony, biblioteka, werandy, czy choćby poszczególne kabiny — wszystko nosi ślad estetycznego wykwintu.

— Czy to potrzebne na statku?

— Naturalnie! M/S „Batory“ — to jakby cząsteczka ojczyzny oderwana od lądu. Kursując stale między Gdynią, a Północną Ameryką, będzie szerzył kulturę Polski i mówił obcym o naszej potędze. Wypuszczając w świat luksusowe statki, stajemy w rzędzie największych państw Europy. Już trasa pierwszej podróży z Triestu do Gdyni — niosła wieść o jej rozkwicie!...

Przycichli, ulegając nastrojowi chwili. Niepokój oczekiwania podkreślają trwożliwe głosy syren. Garstka ludzi na górnym pokładzie dworca morskiego znieruchomiała, jakby zawieszona w ciemnościach i gęstniejącej mgle. Płynie jasność od kapitanatu, z Oksywii porozumiewawczo mrugają światełka coraz liczniejsze, niby gwiazdy rozsypane w próżni...

Nagle tłum zakołysał się i zaszumiał, jak fala.

— Jacku, jedzie?

— Tak. Już widać. Czy ci zimno?

Dziewczyna drży od chłodnego wiatru i emocji. Wpatruje się w oddalone światło, jak w coś cudownego.

— Jest na redzie — szepce Jacek — teraz podpłynie pilot i wprowadzi go do portu.

Statek zbliżał się, potężniał. Aż przed oczami olśnionej gromady wyrosła ruchoma góra migocących świateł, jak czarnoksięska latarnia, jak zjawisko z bajki zabłąkane w ciemności...

Hanka patrzy i myśli: 5 tys. tonn stali, 200 drzewa, 150 cementu... — jak geniusz umysłu ludzkiego i praca rąk — zdołały przetworzyć martwe bryły? Jak zrealizował się sen o potędze?... Rzeczywistość jest cudem i życie pełne możliwości...

— Niech żyje!! — woła wraz z tłumem, który teraz zbudził się i zaczął krzyczeć z radości. Podrzucano w górę czapki, kwiaty, machano chusteczkami. Jakaś staruszka mówi, płacząc:

— Ze Lwowa, ze Lwowa przyjechałam, żeby doczekać tej chwili... Tam mój wnuk... marynarz... nasz statek.. Boże drogi!...

Zabrakło słów na wyrażenie uczucia.

Zagrała orkiestra marynarzy. Ucichł gwar, wyprostowały się na baczność sylwetki oficerów. Ten sam wiatr co przed laty odwiedzał rybacką wioskę — potrząsa banderą. Ten sam odwieczny rytm fal, które wszystko przetrwały — pieści lśniący, potężny kadłub wspaniałego statku.

....„Co nam obca przemoc wzięła, mocą odbierzemy!...“

Ta melodja dlatego jest taka uroczysta — myśli Hanka — że przypomina ofiarę braci, którzy umożliwili wysiłki budowania...

„Brygada“ i potem jakiś marsz wesoły. Do krtani przypadł nagle skurcz wzruszenia. Nie, nie trzeba kryć łez pod powiekami, nie trzeba hamować okrzyków! Niech lecą pod niebo i wdal nieprzeniknioną, niech cały świat je usłyszy!!

Alina Kwiecińska.

# Pilot portowy

Z otwartego okna kapitanatu widać poprzez awant-port morze wygładzone aż po horyzont. W powietrzu leży poranna cisza — tylko z portu dochodzą już odgłosy codziennego życia. Słychać szczęk i zgrzyt pracujących dźwigów, łomot przeładowywanych skrzyń, stukot wjeżdżających do portu i wyjeżdżających pociągów towarowych. Tuż przed oknami kapitanatu z prawej strony przy dworcu morskim kiwają się trzy holowniki, czekające swej kolejki do pracy.

A tymczasem do portu zbliża się jakiś statek handlowy. Z każdą chwilą kontury jego stają się coraz bardziej widoczne, aż wreszcie zatrzymuje się na redzie i wywiesza flagę pilotową. Wzywa w ten sposób pilota. Za chwilę z kapitanatu wychodzi jeden z pilotów, który otrzymawszy od oficera dyżurnego portu dyspozycje, gdzie ma postawić statek, odbija na jednej z łodzi pilotowych od mola, kierując się w stronę statku. Kilka chwil i jest już przy burcie parowca, na który wdrapuje się po spuszczonej drabince. Teraz już statek może wchodzić do portu bezpiecznie, nie jest narażony na awarję tak łatwą w porcie. Przy wchodzeniu bowiem statku do portu i podczas jego manewrowania, pilot staje obok kapitana i sternika w kabinie nawigacyjnej, przyjmując odpowiedzialność za los statku. A gdy statek cumuje się przy wyznaczonem mu nabrzeżu, — rola pilota jest skończona.

Kwestia pilotowania statków przy wjeździe i wyjeździe wynika z trudności nawigacyjnych, jakie wyłaniają się przed kapitanem statku na wodach przybrzeżnych, przyportowych i portowych. Manewrowanie statkiem wymaga wtedy niezwykłej znajomości danego terenu wodnego, w szczególności w porcie. Trudności te zrodziły organizację pilotażu, która w niektórych portach posiada formy samodzielnych i autonomicznych instytucyj, w innych zaś, jak prawie w większości portów Europy i w naszych portach — wchodzi w zakres kompetencji władz portu, zależnych od Urzędu Morskiego. Tę władzę portową sprawuje u nas Kapitanat Portu, a pilotaż portowy wchodzi w ramy jego organicznej struktury.

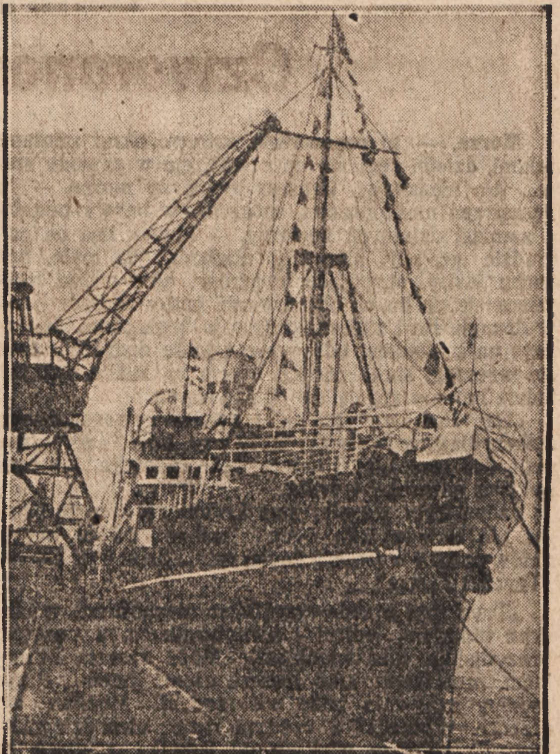
Nie wszystkie statki obowiązane są przy wychodzeniu i wchodzeniu do portu brać na pokład pilota. Kapitanowie niektórych statków, otrzymują t. zw. uprawnienia pilotowe, które zezwalają na poruszanie się statku w porcie bez pomocy pilota. Uprawnienia pilotowe, wydawane są przez kapitanat portu — najczęściej tym kapitanom, którzy przedtem pełnili funkcje pilotów portowych.

Te napozór nieskomplikowane czynności pilota, wymagające zdawałoby się tylko znajomości terenu portowego, przybrzeżnego i pewnego przygotowania fachowego — nie wydają się tak proste, gdy morze pokryje się białemi barankami sztormu. Szczególnie przy wiatrach wschodnich reda portu gdyńskiego staje się specjalnie trudna dla żeglugi. Olbrzymie fale zwełniają się wtedy w przyboju, rozpryskując się z hukiem o betonowy falochron.

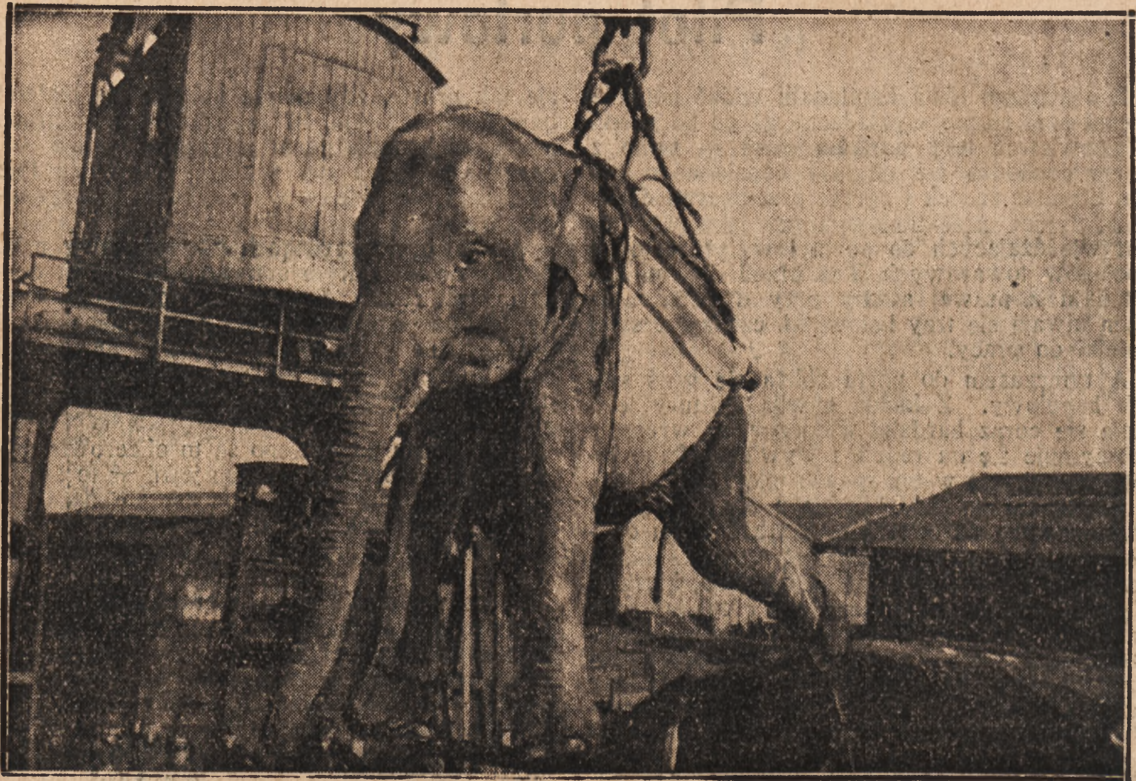
W takich to warunkach pilot portowy musi dostać się na małym stateczku na statek czekający na redzie. Sztuką niezwykłą jest wtedy już nie dopłynięcie do statku, lecz samo przedostanie się z łodzi pilotowej na pokład statku, tańczącego w podrzutach fal. Jeden nieopatrzny, nieprzemyślany ruch pilota — grozi śmiercią.

Piloci portu gdyńskiego są to oficerowie marynarki handlowej, z których jedni — to starzy kapitanowie marynarki, których nie nęcą już rejsy na statkach handlowych — inni to młodzi oficerowie, absolwenci szkoły morskiej w Gdyni.

Ci ostatni niezbyt długo pracują w pilotażu portowym. Posiadając kwalifikacje kapitana mar. handl. i pilota portowego, — angażowani są chętnie przez poszczególne linje żeglugowe, bowiem kapitan statku o uprawnieniach pilotowych przynosi danej linji oszczędność w postaci zwolnienia statku od wysokich opłat pilotażu.



S/S „Pułaski" przy nabrzeżu



**Ładowanie słonia na statek**

# Czworonożni żeglarze

Morze, — to przeważnie sztorm. okret miotany falami, dzielni żeglarze co z wichrem w zawody staja... Ale niezawsze. Czasem bywa. że morze. — to przestrzeń nieskończona. spokojna. w barwy bogata, a zamiast dzielnych żeglarzy. — kociak liną na pokładzie igrający. albo pies ujadajacy na białe. bez ruchu jakby, szybujące albatrosy. albo małpa uwijajaca się po linach okrętowych. jakby to były ljany w dżungli. Bo i zwierzaki bywaja żeglarzami. Mieszkają na pokładzie, odbywają dalekie podróże i inne się wreszcie stają. niż ich bracia na ladzie. tak jak ludzie morscy różnią się od ladowych.

„Dar Pomorza“ też miał swoich czworonożnych i skrzydlatych żeglarzy. Były psy. koty. małpy. papugi, ba! jaszczury i nawet węże jadowite. jak brazylijska żararaka i urutu.

Jedne były wesołe, inne krzykliwe. trzecie psotne ale to wszystko nic wobec dwóch oryginałów czworonożnych żeglarzy. jakiemi sie okazali „Tryc“ i „Onsa“.

„Tryc“ był przedewszystkiem nieznośnym, wścibskim hultajem, leniem i awanturnikiem. a pozatem brazylijskim niedźwiadkiem. Może zreszta borsukiem. prosiakiem, albo jeszcze czemś innem... Przyrodnicy nazywają takie coś szopem. Możliwe, nie przecze. Wyglądał w każdym razie „niecodziennie“. Był półtora raza większy od jamnika. również na krótkich, krzywych nóżkach. i długich. uzbrojonych w ostre pazurki łapach. Miał długą, puszystą kitę w szaro-żółte poprzeczne paski. Kolor jego kudłatej sierści trudno określić; chyba tak. jak kitę: żółtawoszary. Głowa z przynależnościami była najciekawsza. Miał więc coś w rodzaju ryjka. o ostrych. białych ząbkach i czarnym, ruszającym sie śmiesznie końcu nosa, uszy stojące i oczki czarne. błyszczace. jak dwa paciorki. Głos pasował do całości wyśmienicie: przypominał ćwierkanie ptaka. tylko. że głośniej, cieniej i jakoś serjami. Gdyby umiał mówić. to kląłby pewnie przez cały dzień.

Dreptał kiwajac się. jak na dobrego żeglarza przystało i ciągle coś węszył, chuchał. dmuchał i pochrząkiwał.

Łaził po wantach [1]), sztagach [2]). biegał po rejach, wylegiwał się na salingu... [3]). Jednem słowem prawdziwy żeglarz.

Od chwili kiedy poraz pierwszy wszedł na pokład w brazylijskim porcie Paranagua. wszedzie go było pełno: zobaczył wiszącą line. — za chwile lina leżała, znalazł gdzieś kawałek chleba. lub banana, — już banana nie było, ktoś wyszedł na pokład w czystych białych spodniach, — już spodnie nie były bia-

---

[1]) Lina. idąca od wierzchu masztu do burty, celem utrzymania masztu przy jego pochyłach na boki.

[2]) Lina idąca od masztu do dziobu statku.

[3]) Rodzaj platformy podtrzymującej najwyższą kondygnację masztu. Wysokość na „D. P.“ — około 6-go piętra.

łe, albo nawet wogóle ich nie było, tylko zamiast nich zwisały strzępy.

Obżartuch był z niego pierwszej wody.

Któregoś dnia przynieśliśmy „Trycowi" ogromnego, podłużnego arbuza.

„Tryc" go obejrzał, obwąchał, poświerkał i zabrał się do jedzenia. Jadł, a raczej wżerał się w głąb arbuza systematycznie, posuwając się kęs za kęsem. Zostawiliśmy go tak na pół godziny samego. Wracamy, — a tu „Tryca" niema!! Leży tylko arbuz na pokładzie, a z wygryzionego w nim otworu wystaje kita. Wewnątrz coś bulgocze, mlaska i postękuje. Biedny „Tryc"! Musieliśmy rozedrzeć łupinę, bo nie mógł już z niej wyleźć.

Kiedyś zrobił głupi, „żeglarski" kawał.

Załoga smarowała sztagi tranem dla konserwacji. Kiedy była zmiana wachty, uczniowie nie znieśli na pokład potów [4]) z tranem i zostawili je na salingach. „Tryc" w tym czasie buszował po masztach i rejach. Wlazł wreszcie w swej wędrówce na saling i siedzi. Nam aż serca zamarły... „Potrąci jeszcze bestja pot z tranem i wyleje na biały czyściutki pokład" — myślimy. „Tryc" tymczasem wstał, spojrzał na dół, obejrzał się czy nikogo blisko niema i z rozmysłem, z niecną premedytacją podszedł do potu i... buch w niego ryjem!! Straszny to był widok: pot leci z salingu, tran się na wszystkie strony rozpryskuje i tłustym deszczem pokrapia biały, czysty pokład!! A ta, ta... świnia, (już nie nazwę go nawet szopem), stoi na górze i ćwierka po swojemu, jakby się śmiechem zanosił. Dostał potem w skórę. Ale żeby się choć upokorzył... Gdzie tam!! Jeszcze pyskował hultaj.

Innym znów razem w czasie cudnej pogody dano rozkaz załodze, aby swoje rzeczy na pokładzie przewietrzyła. Rozłożyli więc uczniowie koce, prześcieradła, bieliznę i różne drobiazgi na słoneczku, tak, że cały pokład był zaścielony. „Tryc" tego dnia już od rana się kręcił i szukał tylko okazji, żeby jakiegoś figla spłatać. I spłatał drań!! Znalazł pod burtą pot z minją [5]), przewrócił go, wysmarował się w minji i dalej uganiać zygzakiem po rozłożonych na pokładzie rzeczach!... Poplamił wszystko i jeszcze był na tyle bezczelny, że na jednej koszuli rozłożył się i drzemkę uciął. Dostał tego dnia znów w skórę, ale cóż to dla niego znaczyło?! W godzinę potem chcąc się pomścić za „krzywdę", jaką mu według niego wyrządzono, zakradł się na rufę i zniszczył tam jeden tom encyklopedji. Poprostu przewracał kartki i co 3-cią, czy 5-tą wydzierał. Potem podarł kilka listów i wreszcie rozszarpawszy płócienne obszycie patefonu tak, że kłaki pakuł całą kabinę wypełniły, — zwiał. Przyszedł do instruktorów, wlazł koledze na kolana, zaćwirkał, westchnął i usnął snem „sprawiedliwego", jak po sumiennem spełnieniu **swoich obowiązków**.

W międzyczasie, „Dar Pomorza" dopłynął do Cape Town'u na Przylądku Dobrej Nadziei, zabawił tam kilka dni i wyruszył do Lobito w Angoli. Pogoda była dobra, wiatry pomyślne, to też w blisko dwa tygodnie zawinęliśmy do portu Lobito.

Tu „Tryca" spotkała niespodzianka: nowy towarzysz podróży. Był nim, a raczej była „Onsa".

„Onsa" była to jeszcze zupełnie mała rozkoszna lamparcica. Właściwe jej imię brzmiało „Kleopatra", „Kleo", ale że lampart w narzeczu murzyńskiem znaczy onsa, więc tak ją i nazywaliśmy.

„Onsa" w dniu przyjścia na statek była niewiele większą od normalnego, dorosłego kota. Urodziła się w dżungli i byłaby teraz dzikim, strasznym lampartem, gdyby nie ludzie, którzy wykradli ją matce.

Pierwszego dnia pobytu na statku, czuła się nieswojo. Zadużo ciekawych było naokoło. Każdy chciał głaskać, a ręka ludzka to przecież nie język matczyny! Pozatem statek wraz z omasztowaniem i olinowaniem wydał się jej pewnie jakąś wyspą porośniętą lasem tropikalnym, niesamowitym jednak, bo bez zieleni i nie na ziemi rosnącym.

„Dar Pomorza" opuścił wreszcie Lobito i pożeglował na północ w rodzinne strony. „Onsa" rozpoczęła nowe życie. Przedewszystkiem dziwnem jej się wydało, że ta „wyspa" kiwa się jakoś i od ziemi ucieka.

Dopiero po kilku dniach podróży „Onsa" zorjentowała się, że nie jest sama. Poczuła przedewszystkiem nienawistny zapach małp, potem usłyszała wstrętny wrzask papugi i wreszcie zobaczyła dwa nieznane jej dotąd stwory: zwykłego kota, do którego poczuła odrazu pogardliwą antypatję i „Tryca", który ją zaintrygował. „Tryc" ze swej strony postanowił zawrzeć z nią znajomość, zwłaszcza, że przed budką „Onsy", (mieszkała w tej budce), często stała miska z kaszą i kawałkiem mięsa.

Przy tej misce też się i poznali.

Któregoś dnia „Onsa" chłeptała (cała się, jak zawsze babrząc), swój obiad. „Tryc" uznał ten moment za odpowiedni dla zawarcia znajomości. Podszedł więc również do miski, ale w tym momencie tak dostał łapą po ryju, że z wrzaskiem odrazu się wycofał. Za chwilę znów spróbował i znów dostał, aż wreszcie przestał uciekać i tylko darł się w niebogłosy. Ostatecznie „Onsa" dała za wygraną i pozwoliła mu na wykończenie swojej kaszy. Rozczarowała się jednak, bo nie myślała, że z „Tryca" był taki przyziemny typ, co to o jedzeniu tylko myśli...

„Tryc", w myśl dewizy swego życia, do serca tego nie wziął i odtąd stale posilał się przy „Onsie". „Onsa", tem chętniej skierowała teraz swe afekta w stronę ludzi, bawiąc się z nami, jak pies. Niby gryzła, drapała, (delikatniej przytem od zwykłego kota), udawała rozgniewaną, szczerząc zęby i wydając głęboki, czasem nawet basowy pomruk. To jednak była tylko zabawa, bo w pewnym momencie zaczynała nagle lizać po twarzy i rozkosznie się przymilać. Wieczorami jednak budził się w niej drapieżny lampart. Potrafiła wówczas napadać znienacka, gdzieś z za rogu i w przykry sposób kaleczyć pazurami. Mimo to była do nas naprawdę przywiązana. Przekonaliśmy się o tem, kiedy w Anglji przychodzili obcy ludzie na pokład. Nie znosiła ich i nie dopuszczała do siebie. Pod koniec podróży „Onsa" była już nie lamparciątkiem, tylko dorosłym prawie lampartem, który wiedział co to jest morze i statek i rozumiał, że ludzie morza są czemś odrębnem od ludzi z lądu.

Wróciliśmy wreszcie do Gdyni i tu nastąpiło smutne pożegnanie żeglarzy - ludzi, z żeglarzami-zwierzętami...

„Onsa" i „Tryc" wyjechali wkrótce do Warszawy, gdzie do dziś dnia mieszkają w Zoo. Złożyłem im niedawno wizytę i żal mnie na ich widok ogarnął. „Tryc" siedział naburmuszony, „Onsa" leniwie wyciągnęła się w rogu klatki i drzemała. Może śnił się jej statek, ciepły wiew wiatru, szeroka przestrzeń oceanu i owi ludzie inni... morscy...

**W. G.**

---

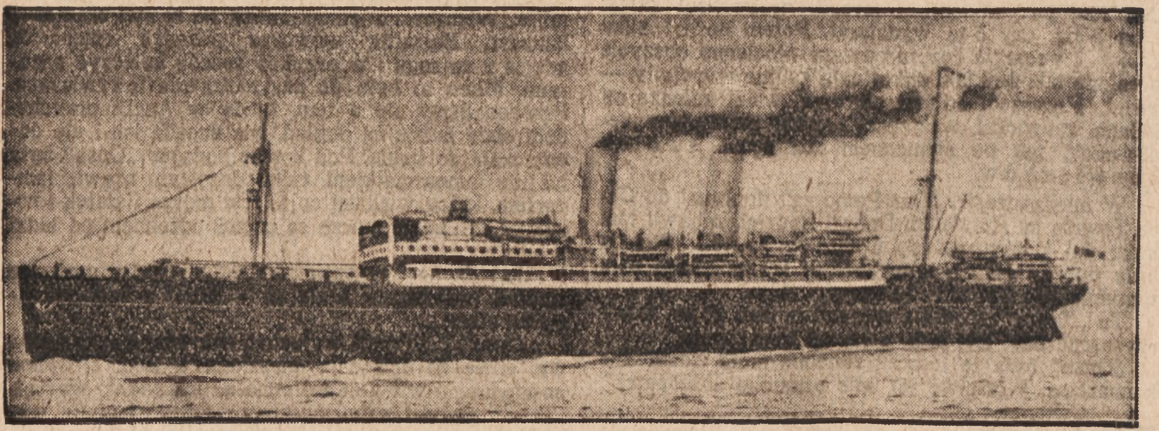
[4]) Okrągłe naczynie do farby, z góry otwarte.

[5]) Rodzaj olejnej farby czerwonej, konserwującej stal i żelazo przed rdzewieniem.

# Co należy zwiedzić na wybrzeżu?

Miejscowości, leżące nad brzegami Małego Morza, w większości znane są turystom i letnikom. Znane są też z masowych ilustracyj w prasie. Gdynia zazwyczaj jest celem wszystkich wycieczek i jedynie w miarę czasu oraz możliwości finansowych zwiedzane są miejscowości, leżące wpobliżu Gdyni. Osady zaś leżące na Kępie Rewskiej, Puckiej, Swarzewskiej, czy choćby półwyspie Helskim, z wyjątkiem samego Helu, są pomijane, gdyż nie budzą już takiego zainteresowania wśród ogółu społeczeństwa. Mało też zwiedzane są prześliczne okolice przylądka Rozewskiego, następnie Karwi, Krokowa, Żarnowca i wielu innych osad malowniczo położonych, a godnych poznania. Po zwiedzeniu Gdyni, portu handlowego i wojennego, zwiedzanie powinno pójść wzdłuż brzegu zatoki. Kępa Oksywska, wchodząca w skład wielkiej Gdyni szczyci się wiekową przeszłością, jako najstarsza parafja wybrzeża polskiego, gdzie św. Jacek nauczał, ale również chlubę tej przepięknej dzielnicy stanowi prześliczny cmentarz, którego mogiły śnią w jasności i ciszy tuż nad brzegiem morza. Na takim cmentarzu śmierć przestaje być grozą...

Godny uwagi jest kościołek. Oksywie posiada też niezwykle interesujące, urwiste brzegi, stanowiące przedłużenie Kępy Puckiej. Idąc wdłuż morza, po drodze napotyka się na drobne osady rybackie. Jedną z piękniejszych jest Rewa. Wioska schludna, rozsiana wzdłuż małych wzgórków. Posiada minjaturową zatoczkę, na której kołysze się las masztów, znanych rewskich szkunerów żaglowych. Obok Rewy znajduje się Osłanino, a niedaleko przepiękne Rzucewo, była rezydencja Jana III Sobieskiego. Rzucewo słynie ze swej czterorzędowej alei lip, długości 2 km, według podania sadzonych ręką królewską. Interesujący jest też park przy pałacu rzucewskim, posiadającym prastare buki. Wzdłuż urwistego brzegu, posuwając się dalej, dochodzimy do najstarszego miasta wybrzeża — Pucka. Miasto posiada niewiele pamiątek. Do zabytków Pucka zaliczyć należy sznur kamieniczek gdańskich w rynku, monumentalny gmach kościoła farnego zbudowanego z końcem XII-go wieku. W świątyni godne uwagi: kaplica fundacji Weyherów i ich groby, obrazy przy głównym ołtarzu z wizerunkiem króla Jana Kazimierza. W przystani: pamiątka z czasów wojny światowej w postaci betonowego statku, jakby potężnego kesonu, który zatopiony był w zatoce Gdańskiej, aby na dnie stanowić podwodną przeszkodę dla okrętów wojennych. Ciekawe jest też lotnictwo morskie, jedna z najmłodszych broni naszej awjacji. Puck stanowić może doskonały punkt wycieczkowy — blisko stąd do wioski Mechowy, słynącej z groty podziemnej, pełnej stalaktytów, niedaleko do „Częstochowy Kaszubskiej", Swarzewa, największego miejsca odpustowego rybaków, a posiadającego cudowną figurę Matki Boskiej, zwanej Królową Żeglarzy lub Królową Morza Polskiego. Do zabytków Swarzewa należy cudowna figura, która pochodzi z Helu i liczy zgórą 600 lat, następnie kapliczka ze studzienką z opisem podania o przypłynięciu figury z Helu. Na zboczach Rewy Swarzewskiej w ub. stuleciu istniała kopalnia bursztynu. W odległości 4 km znajduje się nasada półwyspu Helu i kąpielisko Wielka Wieś-Hallerowo. Brzeg tu już zmienia swój charakter, przechodzi na typowo wydmowy lub niezwykle stromy. W Wielkiej Wsi warto zobaczyć prace nad budową portu rybackiego, następnie słoną łąkę, z roślinnością,



s/s „Kościuszko"

wśród której znaleźć można astry atlantyckie; oraz znajdujący się w stadjum budowy reprezentacyjny park nadmorski H. Derdowskiego, poety kaszubskiego, następnie wspaniała autostrada do Jastrzębiej Góry. Pomiędzy Wielką Wsią-Hallerowem a przylądkiem Rozewskim ciągną się strome brzegi z warstwami węgla brunatnego, pod Rozewiem szczątki lasu, zatopionego przez morze, osobliwa tama i wreszcie przepiękne, nowoczesne kąpielisko Jastrzębia Góra, następnie Karwia, dalej wsie kaszubskie, jak Sławoszyno, Krokowo z przecudnym parkiem i pałacem, niestety, znajdującym się w rękach niemieckich. W parku armaty, wydobyte spod przylądka Rozewskiego, jak również moździeże z dawnego zamku puckiego. W pałacu znajdują się portrety królów polskich i wiele pergaminów oraz dokumentów królewskich z czasów, gdy przodkowie obecnego właściciela czuli się Polakami. Pałac i „dobra rycerskie" są własnością hr. Krokowa; do 18 stulecia zwali się Krokowscy. Z Krokowa 6 km do Żarnowca. Malownicze jezioro jedno z największych na wybrzeżu polskiem, stanowiące przytem depresję. We wsi prastary poklasztorny kościół ss. norbertanek, przepięknym skarbcem, pełnym cennych pamiątek. Wzdłuż granicy polsko-niemieckiej dochodzimy do osady Dębki, stamtąd brzegami otwartego Bałtyku podziwiamy tamy zbudowane za czasów polskich i dochodzimy do oryginalnej wioski zamieszkałej przez potomków Holendrów, Karwieńskich Błot. Wioska zbudowana jest na sposób holenderski i stanowi jedną z największych atrakcyj dla turysty w tej części brzegu polskiego.

Niemniej ciekawą i godną polecenia jest wycieczka piesza wzdłuż brzegów półwyspu Helskiego.

Pierwsza osada, Chałupy, szczyci się najstarszemi zabytkami budownictwa rybackiego oraz wąskością półwyspu, gdzie w jednem miejscu mierzeja ma zaledwie 100 metrów szerokości. Druga osada Kuźnica również na wąziutkim pasie lądu posiada wiele osobliwych wędzarń rybackich i budynków. Obok Chałup istniały ongiś forty, zbudowane przez Władysława IV, Władysławowo, a obok Kuźnicy — Kazimierzowo.

Pod Kuźnicą półwysep Helski jest najciekawszy. Osobliwością jego tutaj jest typowo morska szata roślinności. Największą jednak osadą półwyspu jest Jastarnia, która w ostatnich latach bardzo się rozbudowała. Zabytkowy kościołek rybacki ustąpił miejsca nowemu, zbudowanemu w roku 1932. Wioska zmieniła gruntownie swoje oblicze, ze względu na swój charakter letniskowy. Posiada jednak jeszcze wiele pamiątek przeszłości, skrupulatnie chowanych w starych chatach rybackich. Piękny jest w Jastarni port i plaża, oraz las. Drogą polną dochodzi się do osady Bór, z latarnią morską, a stamtąd już niedaleko do nowoczesnego kąpieliska, Juraty. Z Juraty, wśród niezwykle wysokich wydm w gęstym lesie, dochodzimy do Helu. Sam cypel Helski wraz z kąpieliskiem, niezwykle oryginalny, zabudowany charakterystycznemi domkami w stylu holenderskim, posiada przepiękne położenie. Pamiątek wiele w dawnym kościele katolickim, dziś zborze ewangelickim. Do najcenniejszych należą rzeźba Zaśnięcie Matki Boskiej, z czasów romańskich; figura św. Andrzeja, na cokole której znajduje się wyryty znak rybacki zwany „merk". Niemniejsze zainteresowanie winien budzić cmentarz, gdzie niektóre nagrobki pochodzą z końca 15-go stulecia. Na uwagę zasługuje też Góra Szwedzka, latarnia morska z 1806 roku, urządzenia sygnalizacyjno-nawigacyjne oraz port. Z wędzarń — nowoczesne wędzarnie szprotów wpobliżu wioski, oraz w szkółce leśnej osobliwy zabytek przyrodniczy: drzewo mamutowe (sequoia gigantea).



Kuter rybacki po powrocie z połowu

**Alfred Świerkosz**

# Rozmowa z czytelnikami

**„Marynarz" — Brody**· W Polsce istnieją dwie szkoły morskie: **Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej** w Toruniu, oraz Państwowa Szkoła Morska w Gdyni. Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej kształci kandydatów na oficerów floty wojennej. Do szkoły tej przyjmowana jest młodzież po maturze, czas nauki wynosi 3 lata. **Państwowa Szkoła Morska** w Gdyni jest zawodowym zakładem naukowym o typie licealnym; nauka trwa 4 lata (w tem 1 rok praktycznego pływania, oraz 3 lata studjów, przerywanych krótkiemi pływaniami). Do szkoły przyjmuje się po ukończeniu 6 kl. gimn· Ukończenie szkoły oraz odpowiednio odbyta praktyka, daje prawo do zajmowania stanowisk oficerskich na statkach handlowych. **(w·)**

**P. Kmicic z Katowic.** Pragnie się Pan dowiedzieć skąd Polska sprowadza ryż i czy łuszczarnia ryżu w Gdyni jest zdolna obsłużyć zapotrzebowanie krajowe?

Ryż surowy w stanie niełuszczonym sprowadzamy bezpośrednio z kolonji Brytyjskiej, Burmy (Rangoon).

Teoretyczna zdolność przemiału ryżu w ciągu roku wynosi 150·000 ton, co całkowicie wystarczy na pokrycie zapotrzebowania rynku krajowego, a nawet pozwala na eksport do Czechosłowacji i krajów skandynawskich i bałtyckich.

Przy łuszczeniu ryżu otrzymuje się jako produkty uboczne mąkę ryżową i otręby, które to artykuły eksportuje się do Niemiec, Anglji, Norwegji i Holandji.

Łuszczarnia ryżu jest najbardziej nowoczesna, posiada 5 kondygnacyj oraz 2 magazyny o łącznej powierzchni 8.600 m.². **(w·)**

**P. Wawrz. Pol. z Węgrowa.** Pyta Pan, co należy zrobić, aby wyjechać do Brazylji i móc kupić tam działkę ziemi.

Jako kandydatów na kolonistów, na swoje tereny w Paranie LMK przyjmuje wyłącznie włościańskie rodziny rolnicze, składające się conajmniej z 3-ch osób w wieku od 18 — 40 lat. Rodzin składających się z mniejszej liczby osób LMK nie wysyła, ze względu na to, że rodzina taka nie byłaby w stanie obrobić swojej działki w Paranie. Kolonista może liczyć tylko na ręce robocze swojej własnej rodziny, gdyż na kolonji robotnika niema, względnie jest bardzo drogi. Po przyjeździe na kolonję czeka kolonistę na działce praca ciężka, gdyż działka, która ma 25 ha powierzchni, jest w stanie zupełnie dzikim. Administracja kolonji oczyszcza dla kolonisty tylko 1 ha ziemi, reszta jest porosła lasem, który kolonista musi trzebić własnemi rękami. Oczyszczenie całej działki i jakie takie jej zagospodarowanie, kosztować będzie kolonistę, zależnie od ilości rąk roboczych, któremi rozporządza — 2—3 lata ciężkiej pracy. Wszyscy emigranci jadący do Brazylji powinni sobie jasno zdać sprawę z tego, że pierwsze lata pobytu na kolonji będą ciężkie, że będą musieli początkowo pracować dużo ciężej niż tu, w Polsce — gdyż tam, w Brazylji, przyjeżdżają na pustą i dziką działkę i tylko pracy swoich rąk będą mieli do zawdzięczenia przyszły dobrobyt.

Administracja kolonji opiekuje się przyjeżdżającymi kolonistami i udziela im rad i wskazówek jak należy przystąpić do pracy na działce. Zanim kolonista wybuduje własny dom może mieszkać w domu administracji kolonji nie dłużej jednak niż przez 6 tygodni

Przybyły osadnik, o ile to nie będzie przeszkadzać w zagospodarowaniu działki, znajdzie zatrudnienie przy pracach prowadzonych przez administrację kolonji — jak np. budowie dróg itp.

Koloniści mają zapewnioną pomoc lekarską, również wkrótce przybędzie już na kolonję nauczyciel.

To wszystko, co piszemy o warunkach życia na kolonji LMK w Paranie, odnosi się do terenu „Morskiej Woli". Teren ten jest już prawie skolonizowany, a na niewielką ilość działek jeszcze niesprzedanych mamy dostateczną ilość zgłoszeń. Z tego powodu nie przyjmujemy narazie nowych kandydatów na wyjazd do Brazylji. Jednakże wkrótce będziemy znowu przyjmować zgłoszenia emigrantów, gdyż LMK posiada w Paranie jeszcze drugi teren, większy od „Morskiej Woli" — tylko narazie nie jest on jeszcze dostatecznie przygotowany na przyjęcie kolonistów.

Warunki życia na tym drugim terenie będą podobnie jak w „Morskiej Woli" — gdzie również cena działek będzie mniejwięcej ta sama.

Dla zorjentowania więc w cenie działek, podajemy poniżej warunki kupna działki w „Morskiej Woli".

Działka ziemi wielkości 25 ha kosztuje 1.750 mils, t. j. około 600 zł. Narzędzia, nasiona i przygotowanie działki przez administrację kolonji kosztuje 380 mils, t. j. około 130 zł. Przy podpisaniu umowy przed wyjazdem z kraju, kolonista wpłaca 50% ceny ziemi t. j. około 300 zł. i 50% ceny narzędzi, nasion i przygotowania działki t. j. około 65 zł.

Karta okrętowa do Brazylji dla osoby dorosłej kosztuje zł. 667.50; dzieci do 5 lat płacą ¼ ceny; dzieci do 10 lat — ½ ceny.

Ponadto przejazd z portu brazylijskiego na kolonję kosztuje dla osoby dorosłej ok. 26 zł., dla dziecka do 12 lat — ok. 16 zł.

Jak więc widzimy, rodzina składająca się z trzech osób dorosłych na zadatkowanie działki i pokrycie kosztów podróży musi posiadać conajmniej około 3.000 zł.

Ponadto kolonista przy podpisaniu umowy obowiązany jest wpłacić jako gwarancję, wyżywienia rodziny przez pierwszy okres pobytu na kolonji 500 mils, t. j. około 170 zł. i na kupno inwentarza 300 mils, t. j. ok. 10 zł. Te dwie ostatnie sumy są tylko gwarancyjne, i z chwilą przybycia emigranta na kolonje zostają mu zwrócone.

Razem dla podpisania umowy o kupno działki kolonista musi posiadać około 635 zł.

Resztę należności za działkę t. j. 1065 milrejsów t. j. około 355 zł. kolonista spłaca w 4-ch ratach rocznych w Brazylji.

Rodzina, która chce wyjechać do Brazylji, poza potrzebnemi pieniędzmi na zadatkowanie działki musi jeszcze pokryć koszty podróży, które są dość wysokie.

# Święto morza

Od kilku już lat w okresie 27—29 czerwca obchodzona jest przez społeczeństwo uroczystość Święta Morza. Cały naród polski — od Bałtyku po Karpaty łączy się wtedy bez względu na ugrupowania polityczne czy społeczne w jednem wspólnem pragnieniu silnego oparcia swojej przyszłości o morze.

Największe skupienie społeczeństwa w okresie Święta Morza jest w Gdyni, do której tłumnie zjeżdża się ludność z całej Polski.

Tegoroczne Święto Morza odbywać się będzie w podniosłym nastroju społeczeństwa polskiego, które przez swój udział w uroczystościach ma zadokumentować, że kwestja własnego wybrzeża morskiego i jego obrony — nie jest mu obojętna. Hasłem naczelnem tegorocznego Święta Morza — będzie kwestja obrony morskiej.

Zagadnienie to, które stanowić będzie istotną treść Święta Morza — wysuwa się obecnie na czoło współczesnych potrzeb Państwa i w zestawieniu z ogólną sytuacją zbrojeniową w świecie—nabiera cech zagadnienia niezmiernie aktualnego.

Organizacja Święta Morza jest już w pełni prac przygotowawczych. Powstał już Komitet Święta Morza; na terenie całej Polski działają już komitety wojewódzkie i lokalne.

Protektorat nad Świętem Morza objął Pan Prezydent Rzeczypospolitej, który przyrzekł również swój osobisty udział w uroczystościach w Gdyni.

Nie możemy wprawdzie zakomunikować jeszcze programu, podajemy tylko szereg szczegółów informacyjnych.

Uroczystości Święta Morza przypadają na dzień 27, 28 i 29 czerwca. W dniu 28 czerwca odbędzie się jednocześnie w Gdyni Zjazd Kaszubów.

Fakt ten jest niezmiernie ważny ze względu na agitację niemiecką wśród Kaszubów, winien on stać się zarazem momentem zbliżenia się społeczeństwa, przybyłego do Gdyni — do Kaszubów.

Na uroczystości Święta Morza przewidywany jest duży zjazd społeczeństwa w Gdyni. Wpływa na to zarówno okres dwóch dni świąt, jak również duże zniżki kolejowe.

Za przejazd na Święto Morza płacić się będzie tylko 66% ceny biletu do Gdyni. a z powrotem **zupełnie bezpłatnie.**

Oprócz specjalnych pociągów popularnych do Gdyni Min. Komunikacji przyznało również zniżki indywidualne, które ważne będą na wszystkie pociągi idące do Gdyni. Zniżki te ważne będą na wyjazd do Gdyni od dnia 23 do 28 czerwca, zaś na powrót — od dn. 29 czerwca do 1 lipca.

Do urozmaicenia programu Święta Morza przyczyni się również Polskie Radjo, które przygotowuje już szereg specjalnych audycyj i transmisyj.

Podczas tegorocznych uroczystości Święta Morza — na terenie całej Polski przeprowadzona zostanie zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej.

Sądzimy, że hasło potrzeby obrony morskiej państwa skupi wokół siebie na uroczystościach Święta Morza, jaknajliczniejsze rzesze społeczeństwa polskiego. Nadchodzące Święto Morza winno stać się manifestacją zasady, że **cudzego nie chcemy, lecz swego nie oddamy.**

Dla młodzieży, która oficjalnie w dużych zespołach, ze względu na przypadający już wtedy okres wakacyj — na Święto Morza nie będzie mogła przyjechać do Gdyni — jest organizowany spływ do morza.

Spływ ten pomyślany jest w ten sposób, że w dniu 28 czerwca, ze wszystkich miast Polski, gdzie odpowiednie zespoły kajakowe się zorganizują — nastąpi odpływ spływowiczów do Gdyni. Oczywiście ci, którzy będą bliżej Gdyni, przybędą wcześniej, ci co dalej znacznie później. Nie będzie tutaj jednak chodziło o to, kto pierwszy przybędzie do Gdyni, lecz o pewien symbol, a mianowicie o to, że młodzież polska w dniu Święta Morza ze wszystkich stron Polski — wszystkiemi ramionami polskich rzek — płynąć będzie ku morzu.

Trudno w tej chwili ustalić jaka będzie ilość uczestników tego oryginalnego w swem założeniu — spływu, lecz można przewidywać, że ze względu na okres wakacyjny. jak również wybitnie sportowy charakter tej imprezy — chętnych znajdzie się wielu

### NA OBOZIE.

Przepadły miejskie troski, kamienic szarych nuda.
Nieważny dzień wczorajszy, dziś trzymam szczęście [w dłoni!
Pogodny ranek sieje błękitno-złote cuda...
Oddychać pełną piersią i śpiewać nikt nie broni!
Słońce i wiatr są z nami — najmilsi towarzysze.
Żywica pachną sosny i domki kampingowe.
Każda godzina niesie wrażenia dobre, nowe.
Pomiędzy wód obszarem szum lasu nas kołysze...
Co dalej jest — nie wiemy, w obozie radość mieszka!
Ta życiodajna siła beztroska i krzepiąca!
Na każdym drzewie, w morzu, na drogach i na [ścieżkach
Znajduje nowe piękno i śmieje się do słońca!

Alina Kwiecińska.

# Informacje wakacyjne

Już dwukrotnie w numerach: 4 i 5, „Polski na morzu" komunikowaliśmy o wycieczkach, spływach, obozach, które organizuje na okres letni L. M. K. Zanim poinformujemy o dalszych projektach wakacyjnych — zrobimy jeszcze krótki przegląd — tych imprez, o których już pisaliśmy:

A więc spływy: Organizowane są dwa spływy, każdy z nich po 10 kajaków: pierwszy spływ w nieznane, drugi — z Polesia do Modlina.

Ze spływów, które organizowane są przez poszczególne okręgi L. M. K. — należy przypomnieć jeszcze o spływie do jezior kaszubskich, organizowanym przez okręg L. M. K. w Toruniu.

Trasa tego spływu prowadzić będzie: od jeziora Wdzydze — Czarna Woda do Świecia lub od jeziora Charzykowskiego — Brdą do Bydgoszczy.

Drugi spływ — o charakterze lokalnym, organizowany jest przez okręg L. M. K. w Łodzi. Spływ ten projektowany jest od miejscowości Topisz pod Radomskiem do jeziora Gopło.

O najważniejszym spływie, który odbędzie się w okresie Święta Morza — piszemy na innem miejscu tego numeru naszego pisma.

Plan wycieczek do Gdyni nie został jeszcze ustalony, w każdym razie wycieczki nad morze trwać będą przez cały okres lata. Przypominamy tylko o zniżkach. Wycieczki, liczące ponad 200 osób korzystać będą ze zniżki 66 proc. zaś ponad 500 osób — ze zniżki 75 proc.

Tegoroczna akcja obozowa została bardziej niż dotychczas rozszerzona. Oczywiście na pierwszym planie — wymienić trzeba popularny wśród członków L. M. K. — obóz nadmorski na Helu. O warunkach pobytu na tym obozie również pisaliśmy w poprzednim numerze. Obecnie, nie wracając do tych szczegółów, chcielibyśmy przypomnieć, że domki obozowe czekają na przybyszów, spragnionych odpoczynku, skołatanych nerwową pracą w miastach.

Obóz w Helu jest przygotowany na 500 osób jednorazowo, radzilibyśmy przeto — możliwie najwcześniej zgłaszać swój udział.

Oprócz obozu helskiego dla członków L. M. K. organizuje się szereg obozów żeglarskich. Nad jeziorem Narocz zorganizowany będzie ośrodek żeglarski dla nauczycieli, w czasie od 1 do 28 lipca i od 1 do 28 sierpnia.

W tym samym czasie nad jeziorem Narocz czynny będzie ośrodek żeglarski dla młodzieży kół szkolnych, który będzie miał za zadanie szkolenia młodych adeptów sztuki żeglarskiej na wodach jeziora Narocz.

Warto wspomnieć, że podobny obóz żeglarski będzie czynny również w okresie od 1 lipca do 28 sierpnia nad jeziorem Żarnowieckiem na Pomorzu.

Poza wymienionemi obozami w kraju, członkowie L. M. K. mogą wyjechać na obóz do Rumunji, w Eforei. Obóz ten uruchomiony zostanie na okres od 1 lipca do 28 sierpnia. Opłata za pobyt w obozie w Eforei wynosić będzie 380 zł. Suma ta obejmuje opłatę za 20-dniowy pobyt w obozie, i 8-dniowy okres wycieczki po Rumunji, oraz koszt przejazdu ze Lwowa do obozu i spowrotem.

O dwóch wycieczkach morskich dla młodzieży szkolnej pisaliśmy już, zainteresowanych odsyłamy do Nr. 5 (majowego) „Polski na morzu". Przypominamy tylko, że termin zapisów na pierwszą wycieczkę upłynął już 20 maja, zaś na drugą — upływa 20 czerwca.

Po szczegółowe informacje w sprawie wspomnianych obozów, wycieczek należy zwracać się do wszystkich okręgów L. M K. jak również do Zarządu Głównego L. M. K. w Warszawie.

# Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

**Koło przy Gimnazjum Państw. im. hetm. Jana Tarnowskiego w Tarnobrzegu** wydało dla uczczenia rocznicy jednodniówkę, w której umieszczono prace członków. Zaznaczyć trzeba, że zarówno utwory poetyckie, jak i poważne artykuły, zostały napisane starannie a nawet mogą świadczyć o niewątpliwym talencie młodych autorów. Artykuł ucznia kl. II gimn., Zygmunta Nussbauma, p. t. „Słowo o morzu", omawiający twórczość literacką polskich pisarzy marynistów świadczy nietylko o znajomości literatury marynistycznej, ale napisany jest tak żywo i interesująco, że należałoby życzyć autorowi, aby nie ustawał w pracy i powiększył w przyszłości szeregi naszych marynistów. Przemawia także za tem jego wiersz p. t. „Kwiaty na okrętach". Ciekawi jesteśmy wiadomości o pracy Koła.

**Koło przy Szkole Powsz. Nr. 1 w Tomaszowie Lub.** urządziło akademję, którą poświecono Gdańskowi i stosunkom polsko-gdańskim. Na akademie. złożyły się referaty, deklamacje solowe i chóralne, obrazek sceniczny oraz wyświetlenie szeregu widoków Gdańska przy pomocy epidjaskopu. Praca tego Koła stoi na wysokim poziomie i jest dowodem dużej inicjatywy ze strony członków.

Działalność **Koła przy 3 kl. Koedukac. Szkole Handlowej w Nowym Sączu** zdobyła sobie duże uznanie miejscowego Obwodu L. M. K. i słusznie. Koło bowiem rozszerza skuteczną propagande na inne szkoły. W dniu 23 lutego b. r. członkowie zorganizowali uroczysty obchód 16-tej rocznicy, na którym obecna była młodzież tej szkoły z gronem profesorskiem oraz członkowie i członkinie innych Kół Szk. z Nowego Sącza. Uwagę zwracała pięknie udekorowana sala. Występy orkiestry i chóru oraz deklamacje zyskały sobie liczne oklaski. Z szeregu ciekawych referatów wyróżniał się szczególnie szerokością ujęcia referat p. t. „Polskie żądania kolonialne". Na zakończenie, Prezes Obwodu LMK., p. inż. Wł. Pietruszewski, podziękował inicjatorom i wykonawcom za trud oraz zachęcił ich do dalszej pracy nad popularyzacją naszych spraw morskich, podkreślając, że młodzież szkół zawodowych powinna ze szczególnem zrozumieniem pielęgnować i krzewić idee Polski, silnej na morzu i dążącej do własnych kolonii. Koło to istnieje od trzech lat, prowadząc intensywną pracę pod kierunkiem swej opiekunki, p. prof. H. Wanokówny.

**Koła w Płocku** znane są ze swej ruchliwości; ostatnio otrzymaliśmy wiadomości od pięciu Kół; narazie wspomnimy o pracy Koła przy Pryw. Szkole Ogrodniczej. W bieżącym roku szkolnym opracowano i wygłoszono następujące referaty: „Polska flota wojenna" „Polacy we Francji", „Szolc - Rogoziński" oraz „Podróż „Daru Pomorza". W karnawale Koło urządziło „zabawę morską". Na odcinku współpracy z Polonją brazylijską należy wymienić: wysyłanie miesięcznika „Polska na Morzu", pism ilustrowanych, listów, albumów oraz płyt gramofonowych z piosenkami ludowemi które cieszą się ogromnem powodzeniem wśród młodzieży polskiej w Apucaranie. Koło otrzymało serdeczne listy z zagranicy z prośbą o książki, które, naturalnie, już się zbiera. Obecnie czynione są przygotowania do komedyjki, celem zebrania funduszów na F.O.M. O innych Kołach w Płocku napiszemy w następnym numerze.

W grudniu 1935 r. przy **Gimn. im. Adama Asnyka we Lwowie zostało założone Koło Szkolne LMK.** z inicjatywy i pod kierownictwem p. przełożonej dr. Marji Chelińskiej. Liczne zgłoszenia uczenic na członkinie świadczą o tem, że inicjatywa padła na grunt podatny, wywołując szczery oddźwięk i zupełne zrozumienie. To też z miejsca zabrało się Koło do roboty i zorganizowało wystawę morską, która była zwiedzana przez liczne rzesze młodzieży i jej rodziców. Otwarcia wystawy dokonał prezes Okręgu Lwowskiego LMK, p. prof. dr. Niemczycki. Kwotę, uzyskaną z dobrowolnych datków, ofiarowywanych przy wstępie na wystawę, Koło przeznaczyło na zakup znaczków F. O. M.

**Oddział LMK. przy Urzędzie Pocztowym Warszawa 2** urządził efektowne przedstawienie dla dzieci swych członków i wprowadzonych gości. Teatrzyk pod kierownictwem p. T. Ortyma odegrał szereg interesujących komedyjek, których treść związana była z morzem i naszą flotą. W przedstawieniu wzięło udział 185 dzieci, które gorąco manifestowały swoje przywiązanie do naszego morza.

**Koło przy Szkole Drogowej P.M.S. w Baranowiczach** prowadzi pracę propagandową, organizując ciekawe odczyty, na które uczęszczają uczenice i uczniowie innych szkół w Baranowiczach. W 1934/35 r. liczba członków wynosiła 64, a obecnie jest ich 83. Koło wybudowało we własnych warsztatach szkolnych 2 kajaki. Dnia 10 listopada 1935 r. została otwarta i oddana do użytku biblioteczka L.M.K. Opiekunem tego Koła jest p. inż. Jerzy Pelda. Ze swej strony życzymy członkom powodzenia we wszelkich projektach, a nie wątpimy, że praca ich w dalszym ciągu będzie równie intensywna.

Warto podkreślić także działalność **Koła przy Szkole Powsz. Nr. 2 w Starachowicach**, które zadokumentowało swoje przywiązanie do morza nietylko urządzeniem akademji morskiej, ale całkowity dochód z obchodu przeznaczyło na Fundusz Obrony Morskiej. W czasie akademji członkowie odegrali obrazek sceniczny p. t. „Kochajmy morze", ponadto były oczywiście śpiewy, deklamacje i t. d. Obchód zorganizowano wspólnie z Oddziałem L.M.K. w Starachowicach.

★

**Przypominamy, że do wszystkich Kół Szkolnych LMK. wysłaliśmy w kwietniu nowe karty rejestracyjne wraz z instrukcjami o ich wypełnianiu. Karty te po wypełnieniu Koła powinny były odesłać w terminie do dnia 1 maja r. b. Niestety musimy stwierdzić z ubolewaniem, że większość Kół nie wypełniła tego niewielkiego obowiązku. Prosimy zatem zrobić to niezwłocznie, gdyż te Koła, które wypełnionych kart nie odeślą przed wakacjami, będą uważane za nieistniejące.**

# Do dnia 1-go maja 1936 r. zebrano na

# F. O. M.

gotówką zł. 3.517.955.95
w papierach wartościowych „ 453.730.25
Razem „ 3.971.686.20

## PIERWSZE MIEJSCE W ZBIÓRCE NA F. O. M.

W zbiórce dorocznej w szkołach na Fundusz Obrony Morskiej, w marcu r. b. najlepsze wyniki w Województwie Warszawskiem osiągnęło Gimnazjum im. Jana Długosza w Włocławku, zbierając sumę zł. 250.—.

Gimnazjum to otrzymało jako I nagrodę za bardzo staranne prezprowadzenie zbiórki na FOM od Zarządu Okręgu Woj. Warsz. LMK grę towarzyską „Bitwa Morska".

*

Termin nadsyłania odpowiedzi na konkurs szkolny, urządzany przez Ligę Morską i Kolonjalną, oraz Instytut Wydawniczy „Bibljoteka Polska S. A." na najlepsze rozwiązanie zadań konkursowych, przesunięty został do dnia 1 września r. b.

Warunki konkursu ogłoszone zostały w tegorocznym lutowym zeszycie „Polski na morzu".

# Rozrywki umysłowe

### 5. SZARADA

Gdzie i poco płyniesz przez spienione fale?
Do mej miłej Polski śpieszę i nie spoczne!
Płynę jak **trzy-pierwsza** poprzez morskie dale
i na falach tańczę swe mazury skoczne.
Moje **raz-trzecie** mogą przetrwać każda burzę
Moje **pięć-dwa-trzecie** silne są i trwałe!
Będę żył na morzach! Polsce się wysłużę.
**Czwór dwa** jestem przecież, bym Jej głosił chwałę!
**Czwór pięć-szóstem** naszem zwiększe polską flotę,
która—choć niewielka, wszystkich krańców sięga.
**Czwór dwa-trzecie** nowe! Stale mam robotę..
Własne mieć okręty, wszakże **dwa** potęga!
Niech bandera polska wysoko powiewa
Niech ku **pięć-szóstemu** kultem serca płoną,
bo naszego morza wrogom się zachciewa —
niech więc silna flota będzie mu obroną!

**Zygmunt Nyszler (Zagórów).**

Za rozwiązanie powyższej szarady Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 6 upływa 28 czerwca b. r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem: **„ROZRYWKI UMYSŁOWE".**

### 3. Szarada (bajka).

**„MOŻE NIE WIEDZIEĆ POLAK, CO TO MORZE, GDY PILNIE ORZE!"**

Dobra, ale trochę trudniejsza szarada p. Mikulskiego wywołała dużo hałasu i narzekań. Jedni napisali, że... „Autorowi szarada się nie udała..." — inni znowu tak stwierdzili: ...„trochę nam się ta szarada nie podobała, bo gdyby Polak nie wiedział, co to morze, toby Mu i pilne oranie nie pomogło; nie miałby gdzie swego zboża wywozić, musiałby obcym płacić za przewóz. Polska zbiedniałaby i straciłaby niepodległość!..."

Zgoda! Ale... odwróćmy „medal" na właściwą stronę i posłuchajmy, co pisze członek Koła Szkolnego L. M. i K. Nr. 22 w Warszawie **Karol S.**: ...„Autorem tego zdania jest **Sebastjan Klonowicz**, poeta łacińsko-polski, żyjący na przełomie XVI i XVII wieku. Zdania tego używała chętnie ówczesna zgnuśniała szlachta polska, która nie miała zrozumienia dla zagadnień morskich." — Oto sękl. W porządku??...

Szaradę bezbłędnie rozwiązało 76 osób.
W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) **Marciniakówna Aurelja** — Poznań, ul. Górna Wilda 96 m. 16.
2) **Stosyk Karol** — Warszawa, ul. Topolowa 11
3) **Sowiński Leszek** — Chorzów I, ul. Katowicka 3 m. 7.
4) **Kozłowski L.** — Radom, ul. Słowackiego 47
5) **Koło Szkolne L. M. i K. w Pokrówce** — gm. Krzywiczki, p. Chełm.

Nagrody wysyłamy niebawem przez pocztę.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.
Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.